

Por un corredor atlántico de mercancías y pasajeros

M. Jean-Louis Carrère

Vicepresidente primero del Consejo Regional de Aquitania

El tema que hoy nos interesa, el de las redes transeuropeas de transporte, para todos nosotros, Regiones atlánticas, implica una fuerte apuesta y perspectivas nuevas.

Para nuestras regiones todo son ganancias en el trabajo en curso de la Comisión Europea, se trate tanto de la realización de los proyectos prioritarios definidos en Essen como de las nuevas orientaciones de la Red transeuropea de transportes.

Para nosotros se trata:

- de hacer valer la especificidad de nuestros territorios en relación con nuestros respectivos Estados y con Europa;
- de actuar para la realización de aquellos proyectos de envergadura que nos son queridos;
- y de desarrollar para estos fines una cooperación inter-regional fuerte y estructurada.

I. Desearía en primer lugar, como Primer Vicepresidente primero del Consejo Regional de Aquitania, encargado de las Infraestructuras y Transportes, desearía ante todo presentar rápidamente (o simplemente recordar a muchos de ustedes) *las limitaciones, perspectivas y prioridades en materia de transporte de Aquitania*:

El territorio aquitano tiene que responder a una creciente demanda de transporte:

- la de los intercambios internos de la región, naturalmente,
- la de los intercambios de Aquitania con las demás regiones francesas y europeas,
- pero también y sobre todo, la del tránsito entre la Península ibérica y la Europa del Norte, que representa la mitad de los flujos en el punto fronterizo de Hendaya - Biriattou.

El problema, no les digo nada nuevo, es que esta última categoría (la del tránsito) esencialmente es transporte por carretera. El 98% del transporte se hace en vehículos pesados.

Así pues en Aquitania tenemos que hacer frente a un crecimiento del flujo por carretera en un eje Norte-Sur, cuyas cifras son alarmantes: más de 7.000 camiones al día cruzan el puesto fronterizo de Hendaya - Biriattou, y se estima que esta cifra podría duplicarse de aquí al 2010-2015.

Por todo ello, la Región de Aquitania, ha optado por orientar su política de transportes hacia el sistema (report) modal.

Este crecimiento del flujo por carretera transpirenaico plantea, en efecto, verdaderos interrogantes sobre los riesgos de congestión del único punto de paso atlántico y de aglomeración bordelesa, sobre la seguridad de los usuarios del eje Norte/Sur (la RN10), y sobre el futuro de nuestros espacios naturales y turísticos.

Los Estados han tomado conciencia, creo, de esta situación, creando un observatorio internacional de flujo transpirenaico. El Gobierno francés, por otra parte, ha confiado una misión de observación y prospectiva sobre la situación pirenaica al Sr Ingeniero General de Puentes y

Caminos Dominique Becker, cuyas conclusiones son muy esperadas en Aquitania, pues orientarán las decisiones sobre inversiones a medio y largo plazo.

Ahora bien, se sabe que a largo plazo, los equipamientos existentes no podrán absorber el crecimiento del flujo, y que será necesario desde hoy pensar en nuevas soluciones de paso.

A corto y medio plazo, por el contrario, disponemos ya de elementos de respuesta en términos de regulación, con equipamientos que conviene mejorar para una oferta de transporte competitiva.

- El primer instrumento de apuesta report modal de la fachada atlántica son, sin duda, *los puertos*, cuya cooperación debe ser impulsada por las Regiones. Están en marcha importantes proyectos de inversión, y el puerto de Bilbao ilustra perfectamente esta apuesta sobre el porvenir del transporte marítimo, sobre todo con el desarrollo de los servicios de *feeder-cabotaje*. Los puertos aquitanos, asimismo, han optado por diversificar su tráfico, tomando partes del mercado de transporte por carretera, con la puesta en servicio de nuevos *feeders* y *ro-ro*, en relación con los puertos del Norte.
- El segundo instrumento de la apuesta modal, son los equipamientos ferroviarios, que debemos mejorar para captar flujos por carretera.

Pienso en el aumento de capacidad del complejo ferroviario internacional de Hendaya-Irún, que permitirá disminuir el tiempo de transbordo que implica el cambio de ancho de vía entre las redes ferroviarias española y europea. La velocidad en estas operaciones es, en efecto, un factor esencial para los cargadores industriales. Ni que decir tiene que para incentivar la apuesta modal, no se trata solamente de trabajar por una oferta competitiva en términos de infraestructura: es la calidad del servicio lo que es determinante, los representantes del mundo económico aquí presentes lo saben muy bien.

La lógica de flujo previsto impone, cada vez más, plazos de encauzamiento rápido que el transporte ferroviario debe estar en condiciones de garantizar con el desarrollo de pasillos internacionales de flete.

Necesitamos, por tanto, ir más lejos, tanto en el plano de las infraestructuras como en el de la calidad de la oferta ferroviaria y marítima.

He aquí resumidas a grandes rasgos las preocupaciones del Consejo Regional de Aquitania, que en su mayor parte coinciden con la problemáticas de las Regiones aquí presentes.

Por lo tanto, es importante que la Comisión tenga en cuenta la especificidad de la Región de Aquitania y, en general, de nuestras Regiones atlánticas.

II. La Red transeuropea de transportes representa a este respecto una gran apuesta. Es verdad que no es el único instrumento europeo del que vayamos a sacar provecho en el plano de la política europea de transportes. Pero es importante que estemos presentes en esta línea de acción europea que nos concierne por más de un motivo.

Es un verdadero pasillo atlántico el que debe ser defendido en Bruselas basándose en los proyectos ya reconocidos, pero también en las orientaciones que importa hacer valer a partir de ahora.

Creo que los temas generales que guían estos pasos están en plena sintonía con las preocupaciones de Bruselas. La multimodalidad, la interoperabilidad de las redes, el report modal, la apertura de las regiones periféricas a Europa y al resto del mundo son otros tantos temas recurrentes en las prioridades fijadas en el plano europeo.

De ese modo, *los proyectos prioritarios definidos en Essen* deben ser reactivados en el nuevo período de financiación 2000-2006.

Aquitania ha mostrado en diversas ocasiones su adhesión a la realización de la rama atlántica del proyecto *TEN 3* de enlace a gran velocidad entre Madrid, Vitoria y Dax, y a la realización de la "Y" vasca entre Bilbao, Vitoria e Irún.

Conviene recordar la coherencia de este proyecto prioritario con la decisión del gobierno francés de emprender la primera fase del TGV Aquitania, entre Tours, Burdeos y Dax. Si este proyecto centra su interés sobre todo en el problema viajeros, que ciertamente no hay que olvidar, es asimismo susceptible de encontrar vías para el flete en el eje ferroviario Norte-Sur, como complemento a los trabajos de reabsorción del tapón ferroviario de Burdeos.

Aquitania respaldará igualmente el proyecto prioritario *TEN 8* de enlace multimodal entre la Península Ibérica y el resto de Europa, que permitirá un desarrollo integrado de los diferentes medios de transporte.

Además de la consecución de estos proyectos prioritarios, que la Comisión parece estar dispuesta a apoyar mediante una financiación específica durante el próximo período 2000-2006, necesitamos asimismo formular propuestas de revisión de la RTE-T en dos direcciones:

- 1) Tener realmente en cuenta verdaderamente la dimensión marítima: la Comisión se ha concentrado esencialmente en el aspecto terrestre de los transportes en la elaboración de la Red. Ahora bien, los puertos de la fachada atlántica tienen un importante papel que desempeñar en términos de adecuación del territorio, de desarrollo económico y de report modal. Su potencial es enorme, teniendo en cuenta el atascamiento previsible de los puertos de la Europa del Norte.
- 2) La segunda orientación que debe integrarse en la RTE-T es la de un corredor de flete ferroviario atlántico de carga que favorezca el desarrollo de la oferta ferroviaria en el ámbito internacional y asegure el servicio de comunicación de los puertos atlánticos.

Es importante, en una visión a largo plazo, prever la estructuración de este corredor, en la frontera, sobre una plataforma multimodal en el Norte de Euskadi, que integre los modos por carretera, ferroviario y marítimo. Debería emprenderse un estudio al efecto en un futuro próximo realizado por Aquitania y Euskadi.

Todos estos proyectos, somos conscientes de ello, no podrían llevarse ante la Comisión por parte de una sola Región.

III. Cara a las apuestas de la revisión de las RTE-T, es evidente que la necesidad de una cooperación interregional coherente acerca de la problemática de los transportes en el eje atlántico:

Nuestras regiones deben llevar a cabo un *lobbying* eficaz. Ya hemos sentado las primeras bases, tanto el Sr. Aman como yo, acudiendo a Bruselas el 15 de diciembre pasado para presentar nuestros informes comunes a la Sra. Comisaria europea Loyola de Palacio.

Creo que los trabajos emprendidos en el marco del Interreg 2 C para el espacio atlántico desembocaran directamente en propuestas realistas y equilibradas, ya se trate del estudio sobre el desarrollo de la intermodalidad, llevado a cabo por Euskadi, como el de estrategia de penetración del transporte marítimo mundial, llevado a cabo por el Norte de Portugal.

Pero deseo sobre todo que podamos desembocar juntos en un verdadero trabajo de síntesis de todos estos estudios que son complejos y realizados en marcos a veces separados.

Esto es lo que me comprometeré a estimular en el marco de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, cuya presidencia ostenta la Región de Aquitania desde el pasado mes de julio, y especialmente en el marco de la Comisión de Transportes que tengo el honor de presidir.